



SUOMEN OSUUSKAUPPOJEN KESKUSKUNNAN R. L.

POLKUPYÖRÄT

1921

SUOMEN OSUUSKAUPPOJEN KESKUSKUNTA ^R_L

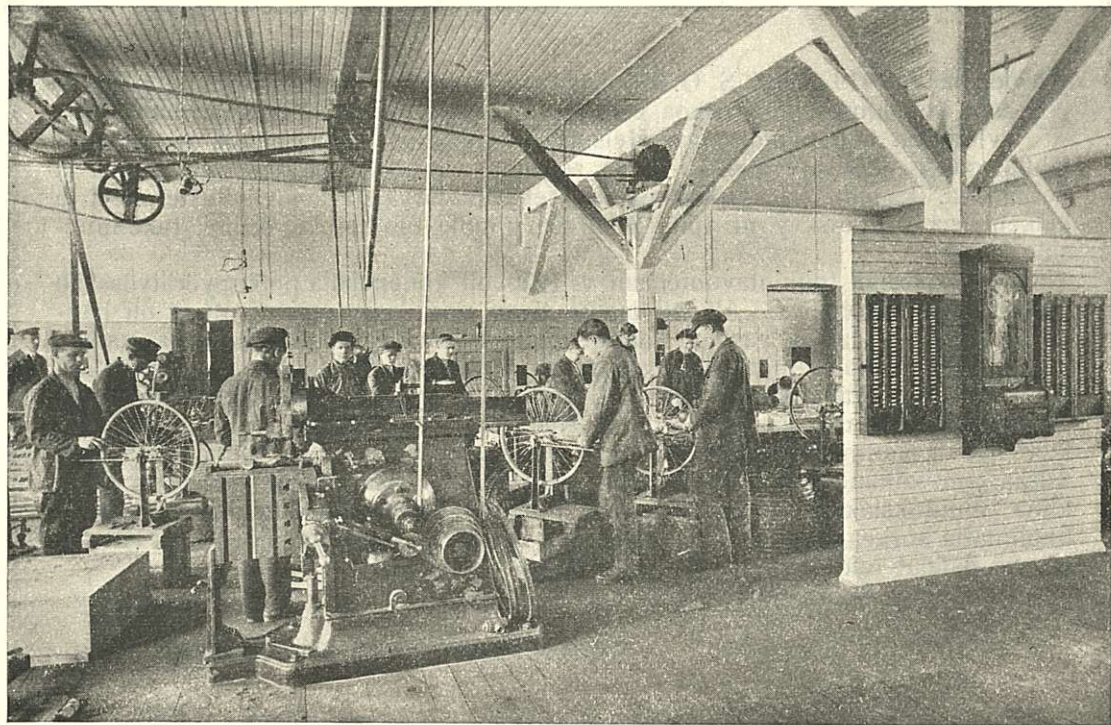
HELSINKI ◇ ETELÄ-ESPLANADINKATU 2



SIVUKONTTOREJA:

HELSINGISSÄ, TURUSSA, TAMPEREELLA, VIIPURISSA, VAASASSA,
OULUSSA, KOTKASSA, KUOPIOSSA, JOENSUUSSA, JYVÄSKYLÄSSÄ.

KONESALI



Helsingin Konepaja.

Konepaja, jossa S. O. K.-polkupyörät valmistetaan, sijaitsee Flemminginkadun 36:ssa, S. O. K:n omistamassa talossa, jossa myös neulomollamme, kahvipaahtimollamme, trikootehtaallamme ja sikuritehtaallamme on huoneustonsa. Viereisellä sivulla olevassa kuvassa näkyy osa konepajan varsinaista konesalia, jossa sorvit, höylät, jysinkoneet, porakoneet y. m. s. ovat. Samassa huoneessa tapahtuu pyöränvanteiden „rihtaus“. Tällä ymmärretään sitä toimitusta, kun vanteet varustetaan puolilla ja näitä tarpeen mukaan kiristämällä ja hellittämällä saate-
taan vanne pyörimään tasaisesti, heittämättä.

KONESALI



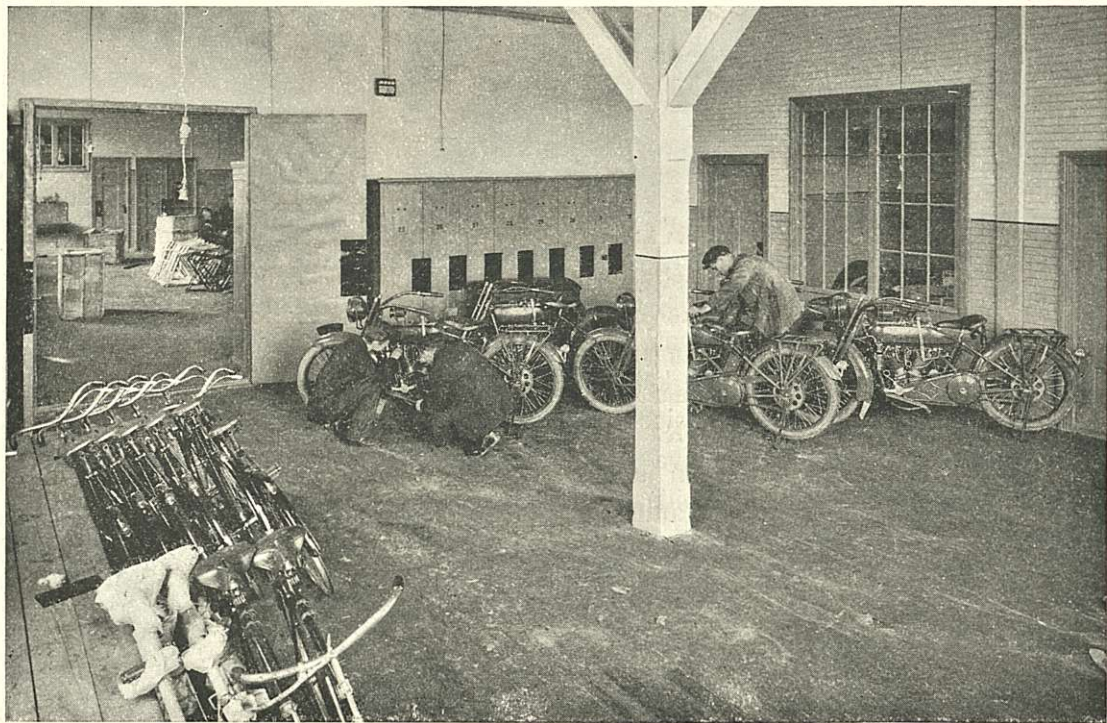
Konepajassa työskentelee, sen ollessa täydessä käynnissä, 60—70 henkeä paitsi konttorihenkilökuntaa, työnjohtajia y. m. s. Vuodessa voidaan valmistaa useampia tuhansia polkupyöriä, paitsi muita töitä, kuten henkilö- ja kuorma-autojen sekä moottoripyörien kokoonpanoa ja korjausta. Kaikki koneet käyvät sähköllä. Paitsi takomapajaa, joka sijaitsee omassa rakennuksessaan, on konepajan hallussa lattiapinta-alaa 1165 m². Vieressä oleva kuva esittää toista osaa konesalista. Etualalla näkyvät naiset ovat puolien kiinnitystyössä.



Polkupyörätyössä käytetään yksinomaan tottunutta ja ammattitaitoista työväkeä. Yhtään pyörää ei lasketa tehtaasta tarkastamatta, että siinä ei löydy vikoja. Kuva esittää huonetta, jossa pyörät kiinnitetään raameihin, kun niihin sitä ennen on asetettu renkaat. Tällöin kiinnitetään raami erikoiseen telineeseen, tai pannaan riippumaan katosta.

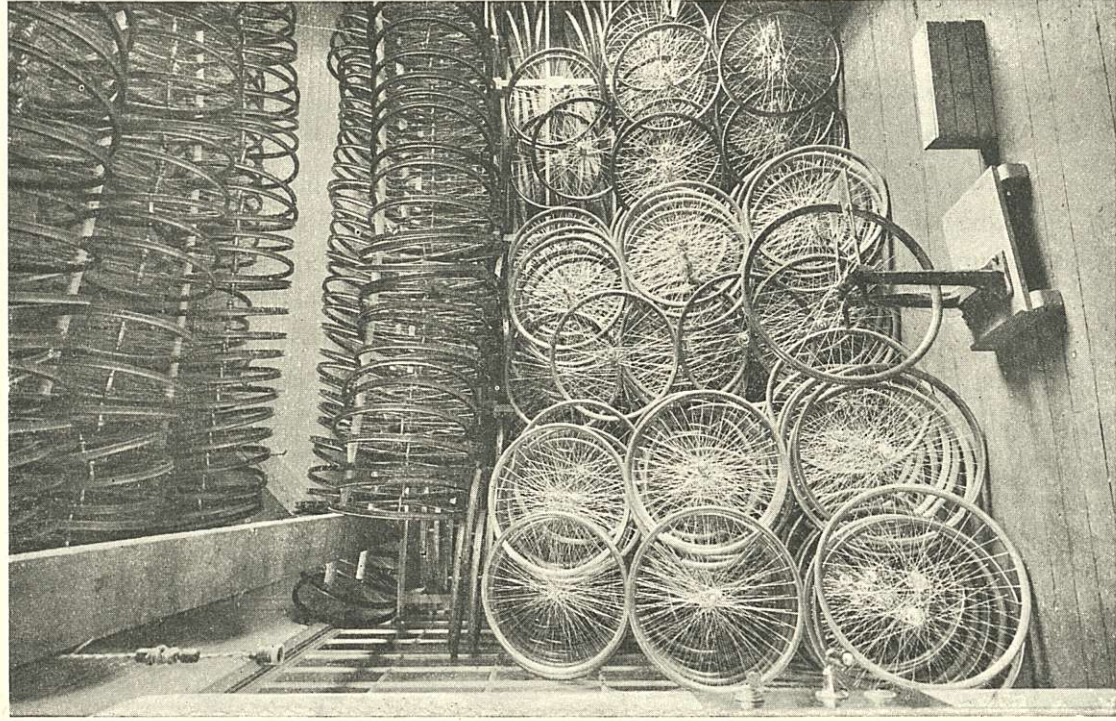
Raamit tulevat ulkoa toistaiseksi valmiiksi emaljoituina. Konepajalla on kuitenkin kaasulla kuumennettava emaljoimisuuni, jossa matkalla mahdollisesti vahingoittuneet raamit emaljoidaan uudelleen.

KOKOONPANOHUONE



Viereisellä sivulla olevassa kuvassa, joka on samasta huoneesta kuin edellinenkin, näkyy muutamia juuri kokoonpantuja moottoripyöriä. Moottoripyörien kokoonpano ja korjaustyöt tehdään samassa huoneustossa kuin polkupyörien, mutta käytetään tähän suureksi osaksi eri väkeä, koska moottoripyörätyö vaatii erilaista ja varsin monipuolista ammattitaitoa. S. O. K:n myymät moottoripyörät ovat tunnettuja amerikkalaisia Harley-Davidson-moottoripyöriä, joiden yksinedustuksen Suomessa S. O. K. on onnistunut saamaan. Näistä moottoripyöristä löytyy erityinen S. O. K:n julkaisema suurempi käsikirja, johon kehoitamme moottoripyöräilyn harrastajia tutustumaan.

VANNEVARASTO

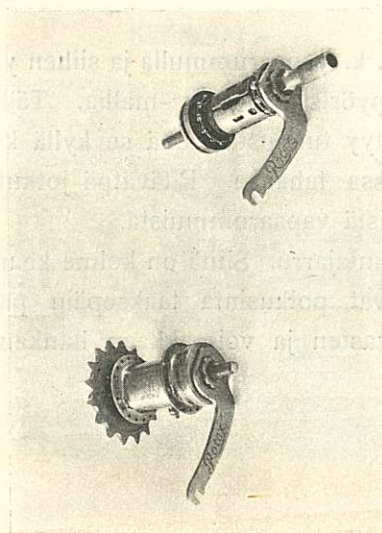


Kuvassa viereisellä sivulla näkyy osa varastohuoneesta, jossa vanteet „rihtauksen“ jälkeen säilytetään, kunnes niitä tarvitaan kokoonpanoon. Kuvassa näkyy myös teline, johon vanne „rihtausta“ varten asetetaan. Telineessä on kaksi kärkeä, joiden nojassa vanne voi vapaasti pyöriä. Vanteen pyöriessä tarkkaa sitä rihtaaja ja huomatessaan vanteen hiukankin heittävän, korjaa vian kiristämällä joitakin puolia ja hellittämällä toisia. Tämän telineen avulla käy „rihtaus“ tottuneelta tekijältä hyvin nopeasti.

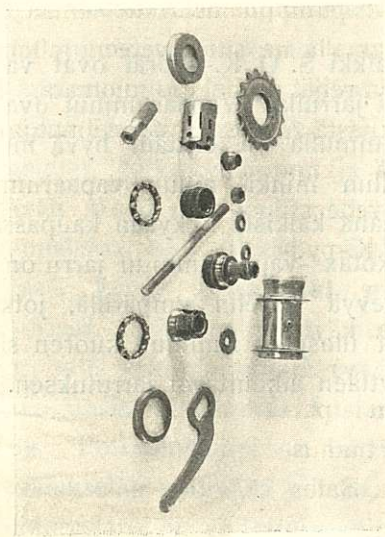
Niin ulko- kuin sisärenkaatkin tarkastetaan ennen vanteisiin asettamista. Sisärenkaat koetellaan pumppuamalla ne ilmaa täyteen ja upottamalla ne sitten veteen, jolloin pienimätkin reiät on helppo huomata. Pienestäkin reiästä vuotaa nimittäin ilmaa ja tämä synnyttää kuplia vedessä. S. O. K.-pyörissä v. 1921 mallia käytetään yksinomaan parhaiksi tunnistettuja Bates-renkaita.



„ROTAX“-VAPAARUMPU



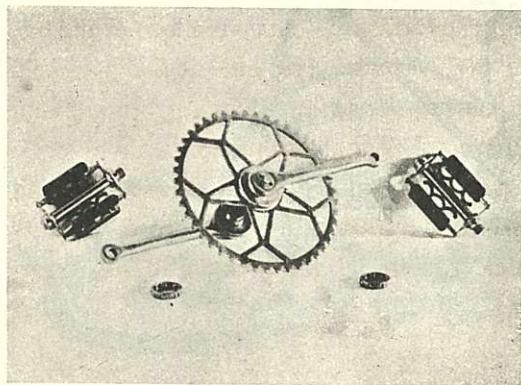
„ROTAX“-VAPAARUMPU
OSIINSA HAJOITETTUNA



Kaikki S. O. K.-pyörät ovat varustetut n. k. vapaarummulla ja siihen yhdistetyllä jarrulla. Vapaarummut ovat v. 1921 pyörissä „Rotax“-mallia. Tällä vapaarummulla on erittäin hyvä maine ja täytyy tunnustaa, että se kyllä kestää vertailun minkä muun vapaarummun kanssa tahansa. Pitävätpä jotkut sitä parhaana kaikista nykyään kaupassa esiintyvistä vapaarummuista.

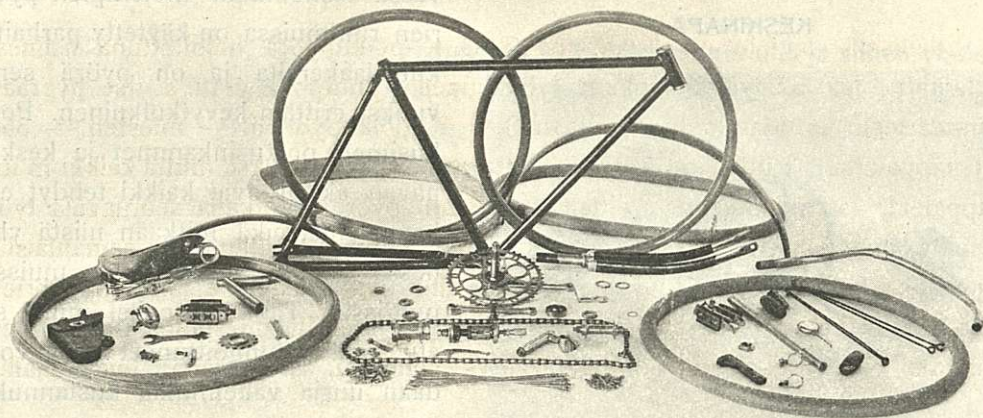
„Rotax“-vapaarummun jarru on n. k. paisuntajarru. Siinä on kolme kaarevaa teräslevyä akselin ympärillä, jotka puristavat polkusinta taaksepäin painettaessa ulospäin rummun kuoren sisäpintaa vasten ja voimakkaan hankauksen synnyttäen aiheuttavat jarrutuksen.

KESKINAPA



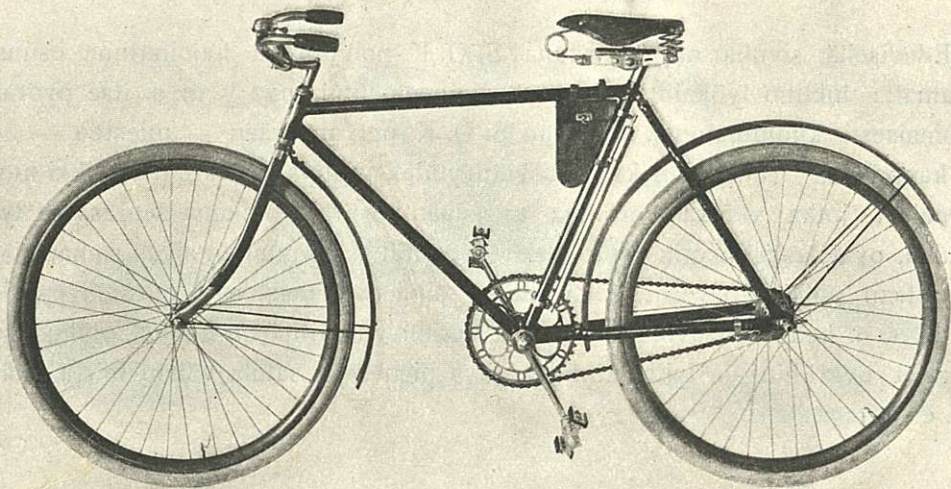
S. O. K.-polkupyörän keskina-
vassa samoin kuin molempien pyö-
rien rummuissa on käytetty parhaita
kuulalaakereita ja on pyörä sen-
vuoksi erittäin kevytkulkuinen. Pol-
kusimet, polkusinkammet ja keski-
navan akseli ovat kaikki tehdyt eri
kappaleina, eikä mitkään niistä yh-
dessä, kuten joissakuissa muissa
pyörissä. Tällä on paitsi muita se
etu, että vahingoittuneet osat voi-
daan uusia vähemmällä kustannuk-
silla. Polkusinkampi on kiinnitetty
keskiakseliin pyöreällä kiilalla, mikä
kiinnitystapa on ehdottomasti paras.

S. O. K.-POLKUPYÖRÄ OSIIN HAJOITETTUNA



Edellisellä sivulla on kuvattuna S. O. K.-polkupyörä hajoitettuna osiinsa. Ottamatta lukuun työkalulaukkua työkaluineen, pumppua y. m. s. itse pyörään varsinaisesti kuulumatonta, tarvitaan S. O. K.-polkupyörään — miesten — 566 eri kappaletta. Tällöin on ketju laskettu yhdeksi kappaleeksi, mutta kaikki muut kappaleet, jotka voidaan erottaa toisistaan pyörän mukana seuraavilla työkaluilla, ovat lasketut erikseen. Naisten pyörät ovat muuten aivan samanlaisia, ainoastaan niillä eroavaisuuksilla, mitkä aina ovat naisten ja miesten pyörien välillä, s. o. kehys on avonaista mallia, ketjun ympärillä on suojus, polkusimen kammet ovat hiukan lyhyemmät, välitys pienempi, satula vähän toista mallia j. n. e.

S. O. K.-POLKUPYÖRÄ, MIESTEN



S. O. K.-POLKUPYÖRÄ, NAISTEN



Selitys S. O. K.-polkupyörän v. 1921 mallia tärkeimmistä osista.

Numerot sulkumerkeissä tarkoittavat naisten pyöriä

Renkaat — päällysrenkaat „Bates“
28"×1 $\frac{5}{8}$ ". Sisärenkaat „Bates“-
extra I:a punaiset 28"×1 $\frac{1}{2}$ ".

Kehys — 22" ja 24" (22"). Musta
emalji.

Ohjaustanko — käännettävä.

Emäputki — L-mallia.

Vanteet — puiset alumiinivahvik-
keilla. Väri: keltainen mustilla ja
kultajuovilla, keltainen mustilla ja
punaisilla juovilla ja punainen
kultajuovilla.

Likasuojuukset — puiset. Väri sama
kuin vanteissa.

Ketju — $\frac{5}{8}$ "× $\frac{3}{16}$ " „Wehlich“-merkkiä.
Välitys — 85 (70)

Satula — tummanruskeata nahkaa.

Kolme hyvää nikkelöityä joust.

Kädensijat — mustaa selluloidia.

Polkusimet — miesten pyörissä „Lu-
xus“ 3 $\frac{3}{4}$ ", naisten 3 $\frac{1}{2}$ ".

Polkusinkammet — pituus 7 $\frac{1}{4}$ " (6 $\frac{1}{2}$ "),
kiinni pyöreällä kiilalla.

Pumppu — nikkelöityä messinkiä.

Työkalulaukku — Tummanruskeata
nahkaa, kolmikulmainen. Sisältää
jakoavaimen, 3 erikoisavainta,
ruuvimeisselin ja messinkisen öljy-
kannun.

Polkupyörän hoito.

Polkupyörän huolellisesta hoidosta riippuu suuresti sen kunnossapysyminen ja tästä taas se huvi ja hyöty, mikä kullakin pyörästään on. Tarkoituksenumukaisella hoidolla voi polkupyörä kestää, vaikkapa sitä paljon käytettäisiinkin, useita vuosia, kun taas huolimaton pyöräilijä voi tehdä lopun hyvästäkin pyörästä yhdessä kesässä.

Renkaat ovat pyörän osista ne, joista ehkä enimmin voi johtua harmia ja kuluja, jos ne pääsevät rappeutumaan. Niitä on senvuoksi erikoisella huolella hoidettava. Varsinkin on renkaita varottava, paitsi tietysti suoranaiselta reikien puhkomiselta, kaikenlaisilta öljyiltä ja liialliselta auringonpaisteelta. Myöskään ei vesi tee renkailla hyvää, jos ne kovin usein tulevat sen kanssa tekemisiin. Ilmaa täytyy renkaissa aina olla riittävästi.

Laakerit ovat pidettävät hyvin öljytyinä ja varottava likaa pääsemästä niihin. Hyvä olisi pari kertaa kesässä avata ne, puhdistaa bentsiinillä ja tarkastaa, että kuulat ja muut osat ovat eheät ja täyttää ne senjälkeen vaseliinilla.

Ketju on myös pidettävä hyvässä voiteessa, koska se näin säilyy paremmin kulumiselta ja ruosteelta ja tekee pyörän kulun keveämmäksi. Ketjun voiteleminen käy parhaiten siten, että se ensin puhdistetaan perinpohjin huuhtelemalla sitä bentsiinillä täytetyssä astiassa. Sitten pannaan ketju neljännestantunnin

ajaksi astiaan, jossa on ketjurasvaa (tämä on tavallisesti kiinteätä ja on sen-
vuoksi ensin sulatettava) tai muuta sopivaa rasvaa tai öljyä.

Ketju on pidettävä sopivan kireänä. Liian kireä ketju rasittaa laakereita ja tekee pyörän raskaskulkuiseksi.

Vapaarummun voitelua varten löytyy rummun keskikohdalla öljyaukko. Huolellinen voitelu jatkaa paljon rummun ja jarrun ikää.

Likaa, mitä varsinkin sateisella säällä ajettaessa tarttuu pyörään, ei pidä jättää siihen pitemmäksi ajaksi. Puhdistettaessa on paras ensin heikolla vesi-
suihkulla puhaltaa enimmät liat pois. Puuosat ovat senjälkeen puhdistettavat
pehmeällä vähän kostealla vaatteella. Emaljoitujen osien puhdistuksessa olisi
paras käyttää säämiskänahkaa, joka ensin liotetaan vedessä ja sitten puristetaan
käsien kuivaksi. Aivan kuiva säämiskä ei ime vettä mielellään. Missään ta-
pauksessa ei emaljipintoja olisi pyyhittävä kuivalla, kovalla vaatteella, koska
tästä syntyy rumia naarmuja.

Nikkelöidyt osat saa parhaiten puhtaaksi bentsinillä kostutetulla säämiskällä
tai pehmeällä vaatteella. On varottava emaljoituja osia bentsiinistä, koska
emalji vahingoittuu siitä.





HELSINKI 1921
YHTEISKIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ

